Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4966**

17. Wahlperiode 01. 03. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4749 –

Ausrüstung des Streckennetzes der Deutschen Bahn AG mit Zugbeeinflussungssystemen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 29. Januar 2011 kam es auf der eingleisigen Hauptstrecke Magdeburg–Halberstadt bei Hordorf zu einem folgenschweren Zugunglück, bei dem ein Güterzug und ein Personenzug kollidierten und zehn Menschen getötet wurden. Die bisherige Aufklärung der Unglücksursache hat ergeben, dass der Lokführer des Güterzugs sowohl das Vor- als auch das Hauptsignal der Überleitstelle Hordorf missachtet hat.

In diesem Zusammenhang wurde die nicht durchgängig vorhandene Ausrüstung der Strecke Magdeburg–Halberstadt mit einem System zur Zugbeeinflussung thematisiert. So war der Bahnhof Hordorf nicht mit der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet. Nach heutigem Kenntnisstand hätte das Zugunglück von Hordorf bei einer entsprechenden Ausstattung der Signale mit PZB 90 verhindert werden können.

Die ungenügende Ausrüstung des Streckennetzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn mit einem Zugbeeinflussungssystem war bekannt und ist eine „investive Altlast“, die auch 20 Jahre nach Vollendung der Deutschen Einheit nicht vollständig beseitigt ist.

Dabei entsprach das System zur Zugbeeinflussung im Netz der Deutschen Bundesbahn bereits Ende der 80er-Jahre dem Stand der Technik; schon 1969 war auf allen Hauptstrecken die Induktive Zugsicherung (Indusi, Vorgängersystem der PZB) installiert. In den 70er-Jahren wurde die Indusi-Ausrüstung auch im Nebenstreckennetz vorangetrieben.

Obwohl seit 1990 rund 25 Mrd. Euro für den Aus- und Neubau des ostdeutschen Eisenbahnnetzes investiert wurden, unterblieb bis heute die Angleichung des Sicherheitsstandards bei der Streckenausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem. Selbst auf Hauptstrecken, die im Güterverkehr stark genutzt werden, wie der Halle-Kasseler-Bahn, fehlt auf weiten Abschnitten die Zugbeeinflussung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Februar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Netzwerk Privatbahnen schätzt den Investitionsbedarf zur PZB-Streckenausrüstung im ostdeutschen Bahnnetz auf rund 50 Mio. Euro.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In Deutschland sind verschiedene Zugbeeinflussungssysteme im Einsatz bzw. im Aufbau, die jedes für sich korrespondierende Einrichtungen an der Strecke und auf den führenden Fahrzeugen der Züge erfordert. Während die mechanische Fahrsperre nur bei der Berliner S-Bahn, die Linienzugbeeinflussung LZB vor allem auf Schnellfahrstrecken mit Geschwindigkeiten über 160 km/h eingesetzt werden und das europäische System ETCS (European Train Control System) sich erst im Aufbau befindet, stellt die punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) derzeit das Regelsystem dar.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als maßgebliche Rechtnorm für die Sicherheit im Eisenbahnwesen regelt für Hauptbahnen, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, und die hierauf verkehrenden Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale selbsttätig verhindert werden kann. Zudem kann für Haupt- und Nebenbahnen die jeweils zuständige Behörde die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung bei erschwerten Bedingungen auch für Strecken vorschreiben, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind. Allerdings ist es nach § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) primär die Pflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten und den Betrieb sicher zu führen. Sie haben daher von sich aus zu prüfen, ob eine Strecke aus Sicherheitsgründen mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist. Deshalb haben sowohl die Deutsche Bahn AG (DB AG) als auch ihre Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) auch in diesen Netzteilen bestimmte Strecken mit PZB ausgestattet.

1. Welcher Rückstand ergab sich bei der Ausrüstung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn mit einem Zugbeeinflussungssystem zum Stichtag 3. Oktober 1990 unter Zugrundelegung des damaligen Standards im Netz der Deutschen Bundesbahn?

   Wie viele Streckenkilometer des Streckennetzes (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken) der Deutschen Reichsbahn waren mit einem System zur Zugbeeinflussung ausgerüstet?

   Welcher Ausrüstungsgrad ergibt sich daraus?

Bis zum 3. Oktober 1990 galt für den Bereich der DR nicht die EBO, sondern ihre Strecken wurden nach der Dienstanweisung SFP-047-87 Dienstanweisung für die Projektierung der Streckeneinrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet.

Mit Stand 3. Oktober 1990 waren im Netz der DR die Strecken wie folgt ausgerüstet:

– Hauptbahnen mit PZB ca. 1920 km (75 Prozent der Hauptbahnstreckenlänge und 49 Prozent der Gesamtnetzlänge der DR)

– Hauptbahnen ohne PZB ca. 625 km (25 Prozent der Hauptbahnstreckenlänge und 16 Prozent der Gesamtnetzlänge der DR)

– Nebenbahnen mit PZB ca. 140 km (10 Prozent der Nebenbahnstreckenlänge und 4 Prozent der Gesamtnetzlänge der DR)

– Nebenbahnen ohne PZB ca. 1 235 km (90 Prozent der Nebenbahnstreckenlänge und 32 Prozent der Gesamtnetzlänge der DR).

Entsprechend der nun auch für die DR gültigen EBO erfolgte die Unterteilung in Haupt- und Nebenbahnen. Haupt- und Nebenstrecken sind nicht eindeutig definiert.

2. Wie viele Streckenkilometer rüstete die Deutsche Reichsbahn bis zum 31. Dezember 1993 mit einem entsprechenden System zur Zugbeeinflussung aus (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

   Welcher Ausrüstungsgrad ergibt sich daraus?

Bis zum 31. Dezember 1993 wurden im Netz der DR neu mit PZB ausgerüstet:

– Hauptbahnen ca. 30 km (1,2 Prozent der Hauptbahn- und 0,8 Prozent der DR-Gesamtnetzlänge)

– Nebenbahnen keine.

3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es sich bei der unzureichenden Ausrüstung des Reichsbahnnetzes mit einem Zugsicherungssystem um eine „investive Altlast" im Sinne des § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes handelt?

Ja.

4. Welchen wertmäßigen Umfang hatten die „investiven Altlasten" im Bereich Leit- und Sicherungstechnik – und hier konkret der Nachholbedarf bei der Ausstattung mit Zugbeeinflussungssystemen – im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn zum 31. Dezember 1993, und welcher Teil der festgestellten „investiven Altlasten" in diesem Bereich konnte bis zum 31. Dezember 2009 abgebaut werden?

Die „investive Altlast" war im Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) zunächst wertmäßig als Gesamtbetrag in Höhe von bis zu 33 Mrd. DM (rund 16,8 Mrd. Euro) angegeben. Dieser Gesamtbetrag ist durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DB AG überschlägig auf Sachanlageklassen aufgeteilt worden, wobei die Mittel zwischen den Sachanlageklassen bedarfsgerecht umgeschichtet werden konnten. Im Ergebnis wurden in den Jahren 1994 bis 2009 rund 3,1 Mrd. Euro (vorbehaltlich noch ausstehender Verwendungsprüfungen durch das EBA) in die Sachanlageklasse „Leit- und Sicherungstechnik" investiert. Darin sind die Zugbeeinflussungssysteme enthalten.

5. Welche Strecken der DB Netz AG sind derzeit noch ohne Zugbeeinflussung (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

Nach Angaben der DB AG sind ca. 4 200 km Strecke nicht mit PZB ausgerüstet. Diese gliedern sich in 3 400 km eingleisige Strecken und 800 km zweigleisige Strecken auf. Circa 80 Prozent der nicht ausgerüsteten Strecken befinden sich im Netz der ehemaligen DR. Alle Streckendaten befinden sich zurzeit in der detaillierten Überprüfung.

6. Welche Strecken in den Regionalbereichen Ost und Südost der DB Netz AG sind derzeit noch ohne Zugbeeinflussung (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

Während in den westlichen Bundesländern die Ausrüstung aller Strecken mit zusätzlichen Sicherungssystemen nahezu vollständig ist, gab es historisch bedingt in den östlichen Bundesländern Nachholbedarf bei der zusätzlichen Ausrüstung. In den zurückliegenden Jahren hatte die DB AG in umfassenden Programmen bereits über die Anforderungen der EBO hinaus zahlreiche Strecken mit einer PZB ausgerüstet. Allein in den Jahren 2008 bis 2010 wurden so ca. 600 km Strecke ausgerüstet.

Nach Angaben der DB AG sind derzeit von insgesamt rund 6 000 km Streckennetz in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen knapp 4 000 km mit zusätzlichen Sicherungssystemen ausgestattet. In Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind von insgesamt 3 500 km Strecke mehr als 2 600 km mit zusätzlichen Sicherungssystemen ausgerüstet.

7. Welche Investitionen wären nötig, um alle Hauptstrecken und die Nebenstrecken der DB Netz AG, auf denen Personenverkehr mit Zugbegegnungen stattfindet, mit einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten?

Diesbezügliche Angaben werden derzeit von der DB AG erstellt.

8. Welche Empfehlungen hat die Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“ beim damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Beseitigung des Investitionsstaus bei der PZB-Streckenausrüstung in Ostdeutschland gegeben?

Die im Jahr 1997 eingerichtete Lenkungsgruppe „Verbesserung der Sicherheit beim Eisenbahntransport“ mit Eisenbahnfachleuten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), des EBA und der DB AG hat die Erfahrungen aus verschiedenen Unfällen analysiert. Darauf beruhte dann der Beschluss des Vorstands der DB AG, die Nachrüstung von 1 500 km Hauptbahn und 10 000 km Nebenbahn mit PZB zu beschleunigen. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird ergänzend verwiesen.

9. Welchen Zeitplan hat die Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“ zur PZB-Nachrüstung vorgeschlagen?

Der Beschluss des Vorstands der DB AG, in eigener Verantwortung 11 500 km Strecke mit PZB nachzurüsten, war nicht befristet.

10. Entsprach das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG aus dem Jahr 2000 den Empfehlungen der Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“?

    Wenn nein, warum hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die DB Netz AG nicht auf die Ergebnisse der Lenkungsgruppe festgelegt?

Das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG war eine umfangreiche Sammlung von Auflistungen unterschiedlicher Formate von Strecken ohne PZB-Ausrüstung. Der Bundesregierung gegenüber wurden diese in mehreren Gruppen zusammengefasst, die teilweise mit gestaffelten Umsetzungsterminen versehen waren und teilweise erst überschlägig hinsichtlich ihres Streckenstan-

dards erfasst waren. Die elementaren Ziele dieses Programms standen insofern im Einklang mit den Erkenntnissen der Lenkungsgruppe „Verbesserung der Sicherheit beim Eisenbahntransport“. Auf die Antwort zu Frage 8 wird ergänzend verwiesen.

11. Auf welchen Strecken sollte nach dem „PZB-Lückenschlussprogramm“ die Zugbeeinflussung installiert werden?

12. Welcher Zeitplan war für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ ursprünglich vorgesehen, und welche Investitionen wurden dafür eingeplant?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG war nach Dringlichkeit gestaffelt und enthielt als vordringlichen Teil ein Sofortprogramm, das die PZB-Ausrüstung ausgewählter Signale mit besonders hohem Gefahrenpotenzial vorsah. Über die Planungen dieses Sofortprogramms hatte die DB AG die Bundesregierung mit technischen Mitteilungen informiert, die allerdings keine Investitionsvolumina enthielten. Die so genannte vereinfachte PZB-Vorabausrüstung innerhalb des Sofortprogramms umfasste folgende Strecken der Regionalbereiche (RB) Südost und Ost mit den angegebenen Umrüstungsterminen:

RB Südost:

- 6404 Magdeburg-Buckau–Halberstadt 2008
- 6405 Wegeleben–Thale 2008
- 6383 Leipzig-Plagwitz–Gera–Saalfeld 2009
- 6270 Plauen–Bad Brambach 2008
- 6302 Erfurt–Wolkramshausen 2008
- 6311 Eisenach–Eisfeld 2009
- 6386 Borsdorf–Meißen-Triebischthal 2010
- 6409 Glindenberg–Oebisfelde 2009
- 6269 Gera-Liebschwitz–Plauen 2008
- 6419 Dessau–Köthen 2008
- 6420 Köthen–Güsten 2009
- 6306 Weißenfels–Zeitz 2009

RB Ost:

- 6327 Pasewalk–Grambow 2011
- 6520 Königs Wusterhausen–Grunow 2009
- 6253 Grunow–Frankfurt (Oder) 2009
- 6758 Eberswalde–Werbig 2010
- 6156 Werbig–Frankfurt (Oder) 2009
- 6941 Wittenberge–Pritzwalk 2011

Ursprünglich im Sofortprogramm enthalten, dann aber zurückgezogen wurden die Strecken

- 6528 Ahernsfelde–Werneuchen wegen Einführung von Zugleitbetrieb ohne Signale und
- 6759 Britz–Templin, da nur Güterverkehr.

13. Wurde der Zeitplan des „PZB-Lückenschlussprogramms“ eingehalten?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Investitionen wurden bis heute für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG getätigt?

15. In welcher Höhe wurden bisher Bundesmittel für das Programm eingesetzt?

16. In welcher Höhe setzte die Deutsche Bahn AG (DB AG) für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ Eigenmittel ein?

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass noch Anfang 2008 ca. 1 700 Streckenkilometer mit Reisezugverkehr der im genannten Programm zur Umrüstung vorgesehenen Strecken keine PZB hatten?

Die Fragen 13 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Angaben werden derzeit vom EBA bei der DB Netz AG recherchiert.

18. Wie kommt das BMVBS in der Pressemitteilung vom 1. Oktober 2010 zu der Feststellung, „dass die so genannten investiven Altlasten im Bereich des Sondervermögens Deutsche Reichsbahn vollständig abgebaut wurden“, obwohl bis heute Defizite bei der Sicherungstechnik im ostdeutschen Eisenbahnnetz im Bereich der Zugbeeinflussung fortbestehen?

Die Abarbeitung der investiven Altlast erfolgte von Beginn an in enger Abstimmung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes und den Ländern im Gemeinsamen Ausschuss Investive Altlast. Insgesamt ist der Höchstbetrag zur Beseitigung der investiven Altlasten in den Jahren 1994 bis 2009 vollständig ausgeschöpft worden. Insofern haben der Bund, die Länder und die EIU des Bundes gemeinsam festgestellt, dass die investive Altlast im Sinne des § 22 Absatz 1 Nummer 2 DBGrG vollständig beseitigt ist.

19. Wie viele Streckenkilometer der im genannten Programm zur Umrüstung vorgesehenen Strecken sind bis heute nicht mit der PZB ausgerüstet worden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

20. Warum bezieht sich das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG nur auf das Hauptstreckennetz?

Das PZB-Lückenschlussprogramm setzt Schwerpunkte und hat primär die Abdeckung von Strecken mit einem hohen Anteil an Zugfahrten zum Ziel. Die Maßnahmen dienen dabei der Erhöhung der Betriebssicherheit.

21. Sind PZB-Ausrüstungen für das Nebenstreckennetz grundsätzlich auch zuwendungsfähig?

    Wenn nein, warum nicht?

Ja.

22. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Umsetzung des „PZB-Lückenschlussprogramms“ der DB Netz AG zu beschleunigen?

Neben Mitteln für Bedarfsplaninvestitionen stellt der Bund der DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung jährlich 2,5 Mrd. Euro zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz zur Verfügung. Die DB Netz AG entscheidet dabei eigenverantwortlich über den Einsatz dieser Mittel. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

23. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das „PZB-Lückenschlussprogramm“ von der DB AG eher schleppend umgesetzt wurde?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass es bereits im November 2006 auf der Strecke Magdeburg–Halberstadt zu einem gefährlichen Ereignis im Bahnbetrieb – einem Beinahezusammenstoß zweier Reisezüge – kam?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung insbesondere zur Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen gemäß § 4 Absatz 1 AEG wird diesbezüglich verwiesen.

25. Welche Konsequenzen wurden aus dem Ereignis gezogen?

    Wurde das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG nunmehr beschleunigt umgesetzt?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

26. Warum hat das BMVBS nach diesem Ereignis nicht von § 15 Absatz 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Gebrauch gemacht und die Ausrüstung mit PZB auf bestimmten Strecken vorgeschrieben?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

27. Welche Strecken der DB Netz AG wurden bisher nach § 15 Absatz 4 EBO mit PZB ausgestattet?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

28. Plant das BMVBS nach dem Zugunglück von Hordorf die Streckenausrüstung mit PZB nach § 15 Absatz 4 EBO der DB Netz AG als Betreiber der Infrastruktur vorzugeben?

    Wenn nein, warum nicht?

Eine Anordnung ist nicht erforderlich, da die DB Netz AG diese Strecke bereits mit PZB ausstattet.

29. Hält die Bundesregierung das vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Rüdiger Grube, angekündigte Programm zur PZB-Nachrüstung für ausreichend?

    Wenn nein, welche Ergänzungen hält die Bundesregierung für notwendig?

Die Bundesregierung begrüßt, dass der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, mit der Ankündigung eines Programms zur PZB-Nachrüstung dem Problem die angemessene Bedeutung beimisst. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung Bezug genommen.

30. Plant die DB AG nach dem Unglück von Hordorf ein PZB-Programm, das vom Umfang über das bestehende „PZB-Lückenschlussprogramm“ hinausgeht?

Das BMVBS hat die DB AG aufgefordert, hierzu zu berichten. Dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages wurde bereits zugesagt, dass er über diesen Bericht dann umgehend unterrichtet wird.

31. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei der das Eisenbahn-Bundesamt unter Setzung von Terminen und Androhung von Zwangsgeldern die PZB-Ausrüstung angeordnet hat?

    Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?

Untersuchungen des Eisenbahn-Bundesamtes ergaben, dass entsprechend der geltenden Fassung der EBO alle Strecken, die mit mehr als 100 km/h befahren wurden, mit einer punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet waren. Insofern bestand für das EBA keine rechtliche Handhabe, Nachrüstungen von PZB-Ausrüstungen zu fordern.

32. Warum unterblieb beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6 (Ausbaustrecke Halle–Sangerhausen–Eichenberg) die lückenlose Installation der PZB im östlichen Abschnitt Niederorschel–Halle (Saale)?

Die Entscheidung zu dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6 erfolgte im Jahr 1991. Im Rahmen dieses Projektes wurde im Bereich Halle–Niederorschel der Strecke 6 343 nur die 1989 begonnene Elektrifizierung fortgeführt und abgeschlossen. Dabei wurde die Streckengeschwindigkeit nicht über 100 km/h erhöht. In der Zwischenzeit erfolgten im Bereich Halle–Niederorschel der Strecke 6 343 erhebliche Nachrüstungen mit PZB bzw. sind in Planung, die das Ziel einer durchgängigen Ausrüstung mit PZB haben.

Folgende Streckenabschnitte sind bereits mit PZB ausgerüstet:

Halle (km 0,0)–Wolferode (km 41,5)

Riestedt (km 50,5 bis km 54,5)

Sangerhausen (km 57,2)–Wallhausen (km 67,0).

33. Welche Investitionen wären notwendig gewesen, um das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6, wie dem Stand der Technik entsprechend, vollständig mit PZB auszurüsten?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 verwiesen.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die bis heute weitgehend fehlende PZB bei der Halle-Kasseler-Bahn insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung der Strecke für den Schienengüterverkehr?

Die Streckengeschwindigkeit im Bereich Halle–Niederorschel beträgt maximal 100 km/h. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird ergänzend Bezug genommen.

35. Hält die Bundesregierung die Regelungen des § 15 EBO – insbesondere Absatz 2 – für reformbedürftig?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Änderungen hält die Bundesregierung für sinnvoll?

Vorbehaltlich der eingehenden Analyse der aktuellen Situation und der von der DB AG vorgesehenen Maßnahmen erscheint es geboten, zu prüfen, ob die Ermessensregelung für die zuständigen Behörden gemäß § 15 Absatz 4 EBO in eine Verpflichtung für die Eisenbahnen abgeändert werden sollte.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333